

# Concesiones en Colombia y el acompañamiento del vehículo fiduciario

# Índice

## **1. Las concesiones**

- a. Surgimiento
- b. Evolución Normativa
- c. Etapas
- d. Primeras Generaciones
- e. Debilidades de las primeras generaciones
- f. Cuarta Generación – Régimen Vigente

## **2. El Fideicomiso en las concesiones**

- a. Importancia
- b. Esquema
- c. Beneficios

## **3. Estado actual y proyecciones de infraestructura en Colombia**

## **4. Concesiones Aeroportuarias en Colombia**

- a. OPAIN – EL DORADO

# Índice

## 1. Las concesiones

- a. Surgimiento
- b. Evolución Normativa
- c. Etapas
- d. Primeras Generaciones
- e. Debilidades de las primeras generaciones
- f. Cuarta Generación – Régimen Vigente

## 2. El Fideicomiso en las concesiones

- a. Importancia
- b. Esquema
- c. Beneficios

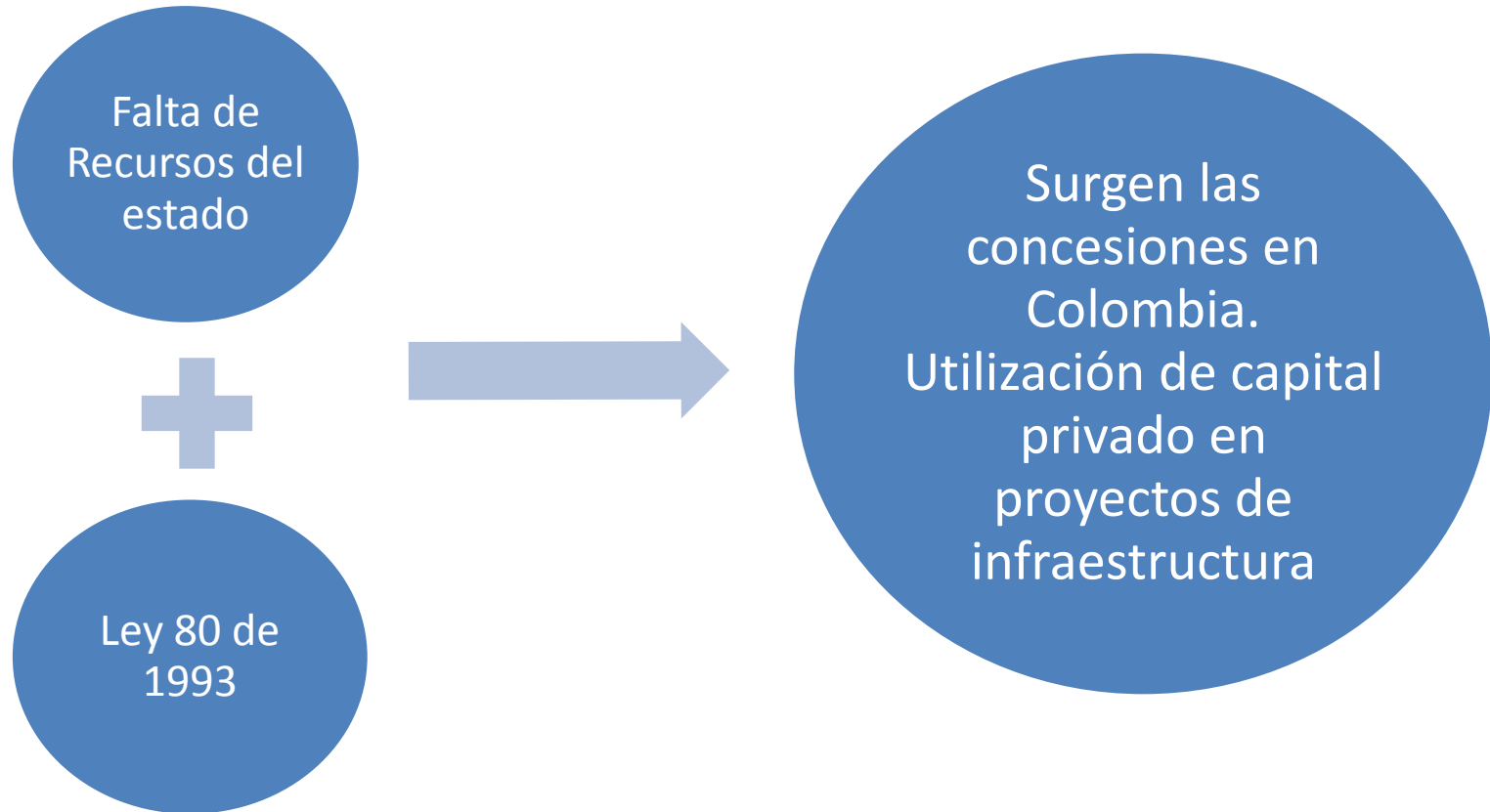
## 3. Estado actual y proyecciones de infraestructura en Colombia

## 4. Concesiones Aeroportuarias en Colombia

- a. OPAIN – EL DORADO

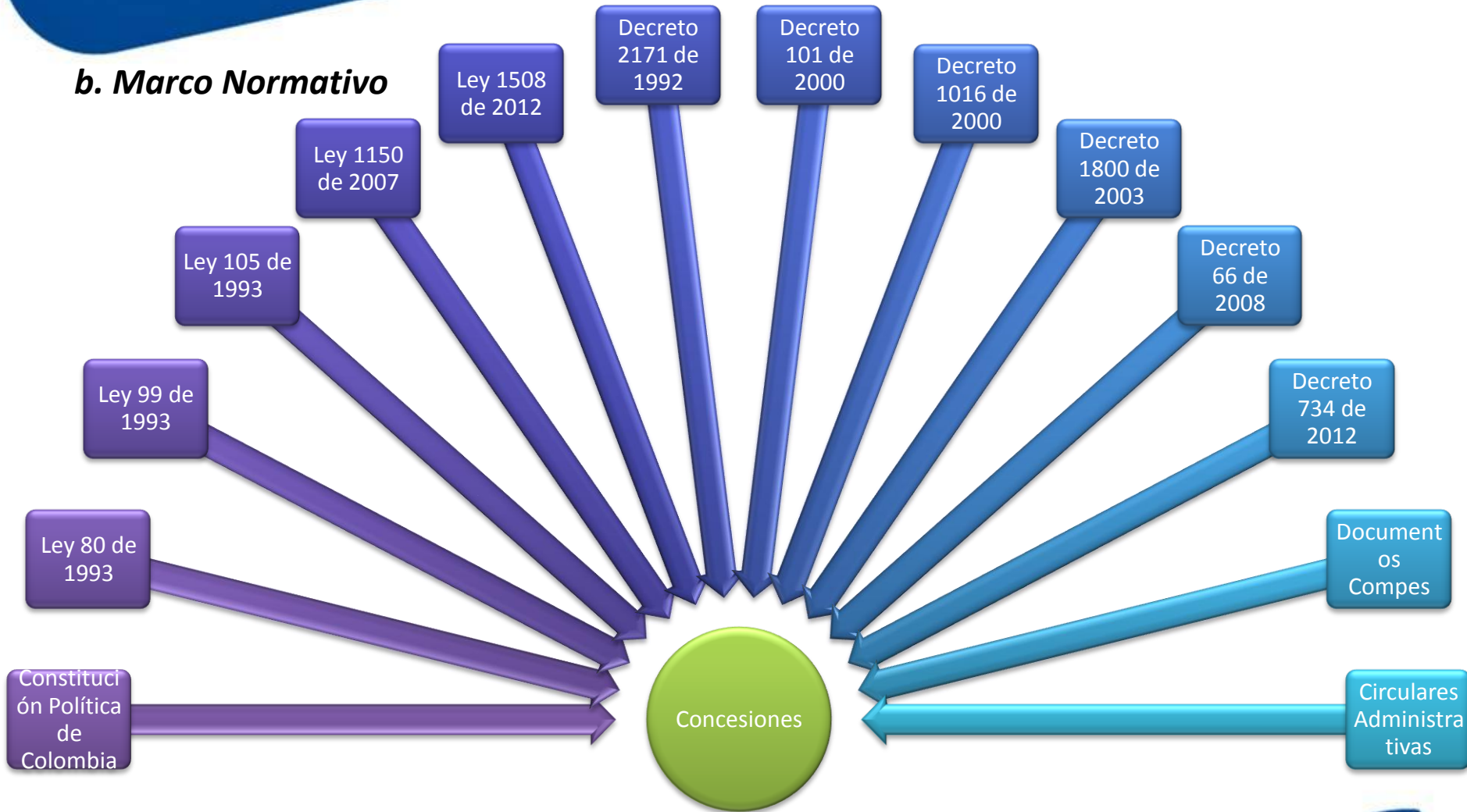
# 1. Concesiones

## *a. Surgimiento*



# 1. Concesiones

## b. Marco Normativo



# 1. Concesiones

## ***b. Marco Normativo***

Artículo 65 Constitución Política de Colombia

- El desarrollo de infraestructura adquiere el carácter de prioridad del Estado.

Ley 80 de 1993

- Estatuto General de Contratación de la Administración Pública

Ley 99 de 1993

- Se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables.

Ley 105 de 1993

- Se dictan disposiciones básicas sobre el transporte y se reglamenta la planeación del sector.

Ley 1150 de 2007

- Introduce medidas para la eficiencia y la transparencia y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos (modifica parcialmente el Estatuto General de Contratación)

Ley 1508 de 2012

- Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas (Concesiones de 4ta. Generación).

# 1. Concesiones

## ***b. Marco Normativo***

Decreto 2171 de 1992

- Se le delega al Ministerio de Transporte la orientación, definición y vigilancia de la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura.

Decreto 101 de 2000

- Se delega al INVIAS la ejecución de las políticas nacionales en infraestructura.

Decreto 1016 de 2000

- Inclusión de la Superintendencia de Puertos y Transporte como ente de vigilancia y control de los contratos de concesión.

Decreto 1800 de 2003

- Creación del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)

Decreto 66 de 2008

- Definición de Nuevas Condiciones para la contratación de las Concesiones.

Decreto 734 de 2012

- Reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

# 1. Concesiones

## ***c. Etapas:***

*Las concesiones cuentan con 3 etapas básicas en su desarrollo las cuales dependen principalmente de las actividades que deben ejecutar quienes hacen parte del proyecto, dependiendo del estado en el que se encuentre la concesión. Estas etapas son:*





# 1. Concesiones

## Etapa previa

X meses

- ✓ Diseños definitivos
- ✓ Estudios ambientales definitivos
- ✓ Ajustes a programas de obra e inversión
- ✓ Administración
- ✓ Operación (si aplica)
- ✓ Explotación Comercial
- ✓ Mantenimiento
- ✓ Constitución fideicomiso.
- ✓ Estructuración y cierre Financiero
- ✓ Empalme. Entrega bienes, servicios e ingresos de la concesión. Cesión de los contratos
- ✓ Movilización de Equipos
- ✓ Adquisición de predios

## Etapa de construcción

X meses

- ✓ Administración
- ✓ Operación
- ✓ Construcción
  - ✓ Calzadas nuevas
  - ✓ Paisajismo
  - ✓ Alcance básico
- ✓ Mantenimiento
- ✓ Explotación Comercial (Si aplica)

## Etapa de mantenimiento

X meses

- ✓ Administración
- ✓ Operación
- ✓ Explotación Comercial
- ✓ Mantenimiento y conservación de obras civiles.

# 1. Concesiones

→ *En Colombia la evolución de las concesiones se ha dado a través de las llamadas “generaciones” las cuales han guiado su desarrollo, estas concesiones se diferencian entre ellas principalmente por la distribución de riesgos entre el concedente y el concesionario.*

# 1. Concesiones

## 1era Generación

- *La primera generación fue creada entre los años 1995 y 1996, principalmente contenía proyectos de rehabilitación y mantenimiento de vías a través del territorio colombiano, en estos casos el concedente asumía los riesgos que podían llegarse a presentar excepto el riesgo comercial el cual era asumido en parte por el concesionario.*

## 2da Generación

- *En la segunda generación, el estado o concedente buscó redistribuir los riesgos, principalmente el tema ambiental. En las concesiones de segunda generación el concesionario asumiría los riesgos ambientales en lo que tenía que ver con el tiempo de licencias y permisos ambientales, en la parte predial los riesgos eran compartidos y la intervención en comunidades se haría de forma conjunta entre ambas partes.*

## 3era generación

- *El mayor cambio en esta generación es que en este caso el concedente escogería al concesionario que minimizara los riesgos comerciales, constructivos y financieros. Por otro lado los riesgos ambientales serían asumidos en su totalidad por el concesionario siempre y cuando el concedente contara con los permisos ambientales para el desarrollo del proyecto.*

# 1. Concesiones

## Distribución de riesgos

RIESGO	PRIMERA GENERACION		SEGUNDA GENERACION		TERCERA GENERACION	
	CONCESIONARIO	INCO	CONCESIONARIO	INCO	CONCESIONARIO	INCO
CONSTRUCTIVO	X (1)	X	X (3)		X	
TRAFICO		X (2)	X		X	
TARIFA DE PEAJES		X		X		X
PREDIOS		X		X	GESTION	X
LIC. AMBIENTALES		X		X	GESTION	X
TRIBUTARIOS	X		X		X	
CAMBIARIO	X		X		X	
FUERZA MAYOR (NO ASEGURADO)		X		X		X
FUERZA MAYOR (ASEGURADO)	X		X		X	
FINANCIACION	X		X		X	

1 - El concesionario asume parcialmente riesgo de mayores cantidades de obra

2 - Tráfico máximo y mínimo aportante

3 - El INCO asume únicamente el riesgo geológico

Fuente: Comunicación con Radicado INCO No. 2010-409-0209262, de fecha 9 Sep 2010

→ *Distinto al manejo de riesgos, las distintas generaciones de concesiones tienen características que las diferencian entre sí respecto a todo el proceso de contratación y desarrollo del proyecto.*

# 1. Concesiones

## Características adicionales

CARACTERISTICAS	GENERACION		
	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA
INFORMACION	<i>Nivel de anteproyecto (Proyección del tráfico)</i>	<i>Nivel de detalle (Estudio de demanda)</i>	
EVAL. FINANCIERA	<i>Plazo Fijo</i>	<i>Ingreso esperado</i>	
ALCANCE FISICO	<i>Obras concentradas al inicio (Estrés Financiero)</i>		<i>Gradualidad</i>
LIC. AMBIENTALES	<i>No se contaba con ellas</i>	<i>Obtención previa a la construcción</i>	<i>Obtención previa a licitación</i>
ADQ. DE PREDIOS	<i>Compras paralelas al proyecto</i>	<i>Obtención previa a la construcción</i>	<i>Obtención previa a la construcción (Gestión de compra a cargo del concesionario y sobrecostos a cargo de la nación)</i>
APORTES DE CAPITAL	<i>No había mínimo</i>	<i>Mínimo definido en el contrato</i>	<i>Mínimo definido en el contrato</i>
GARANTIAS	<i>Ingreso mínimo garantizado, garantía de sobrecostos</i>	<i>Soporte de liquidez y cambiario</i>	<i>Soporte de liquidez y cambiario durante periodo de estrechez del FCL</i>
MECANISMOS DE PAGO DE GARANTIAS	<i>No líquido, depende del proceso de presupuestación</i>		<i>Líquido a través del fondo de contingencias</i>

Fuente: CEPAL

# 1. Concesiones

## ***e. Debilidades de las primeras generaciones***

### Primera

- Excesivas garantías de inversión mínima
- Demoras en desembolsos y aprobación de licencias
- Cambios en diseños e inventarios prediales iniciales (adquisiciones)
- Asentamientos de comunidades

### Segunda

- Problemas con la elección del concesionario por falsas expectativas de alto recaudo, bajos aportes del Estado y pocas garantías de liquidez
- Rediseños e incumplimientos contractuales (por temas prediales)
- Resistencia del sector financiero al apoyo de los proyectos debido a la mala experiencia de la primera generación

### Tercera

- Modificaciones contractuales (lo cual puede ser costoso en el futuro para la nación)
- Discontinuidad de algunos corredores
- Capacidad financiera insuficiente (Titularización en la cuarta generación)

# 1. Concesiones

## Cuarta Generación

- *En las concesiones de cuarta generación “los contratistas primero elaboran los diseños y los estudios de las obras, obtienen las licencias ambientales y adquieren los predios antes de comenzar a construir. Lo contrario a lo que sucede hoy...”*
- *“Cuando los contratistas hayan terminado tramos que puedan ponerse en operación, el Gobierno les autorizará cobrar peajes durante el tiempo que sea necesario para recuperar la inversión que hicieron”*
- *Colombia cuenta con un rezago importante en infraestructura, es por esto que se han hecho en los últimos años, algunos esfuerzos en inversión para disminuir este rezago. En el 2011 se hicieron inversiones por 6 billones de pesos (US 3 mil millones Aprox 1% del PIB – Ver Gráfico) los cuales fueron 50% obra pública y 50% concesiones.*
- *Para el año 2012 y en adelante es invertir 8 Billones de pesos el primer año y 18 Billones en 2014 (12 billones vía concesiones y 6 billones en obra pública) es decir se busca aumentar la inversión en infraestructura a un 3% del PIB.*

# 1. Concesiones



- ***Mejorar la gestión Ambiental***





# 1. Concesiones

- **Fortalecer la estructuración de proyectos**

Estandarización para estudios de estructuración de proyectos

Requerimientos de aportes de capital equivalentes al 20% de la inversión

Pagos al concesionario condicionados a la certificación de la disponibilidad de la infraestructura

Estandarización pliegos y contratos

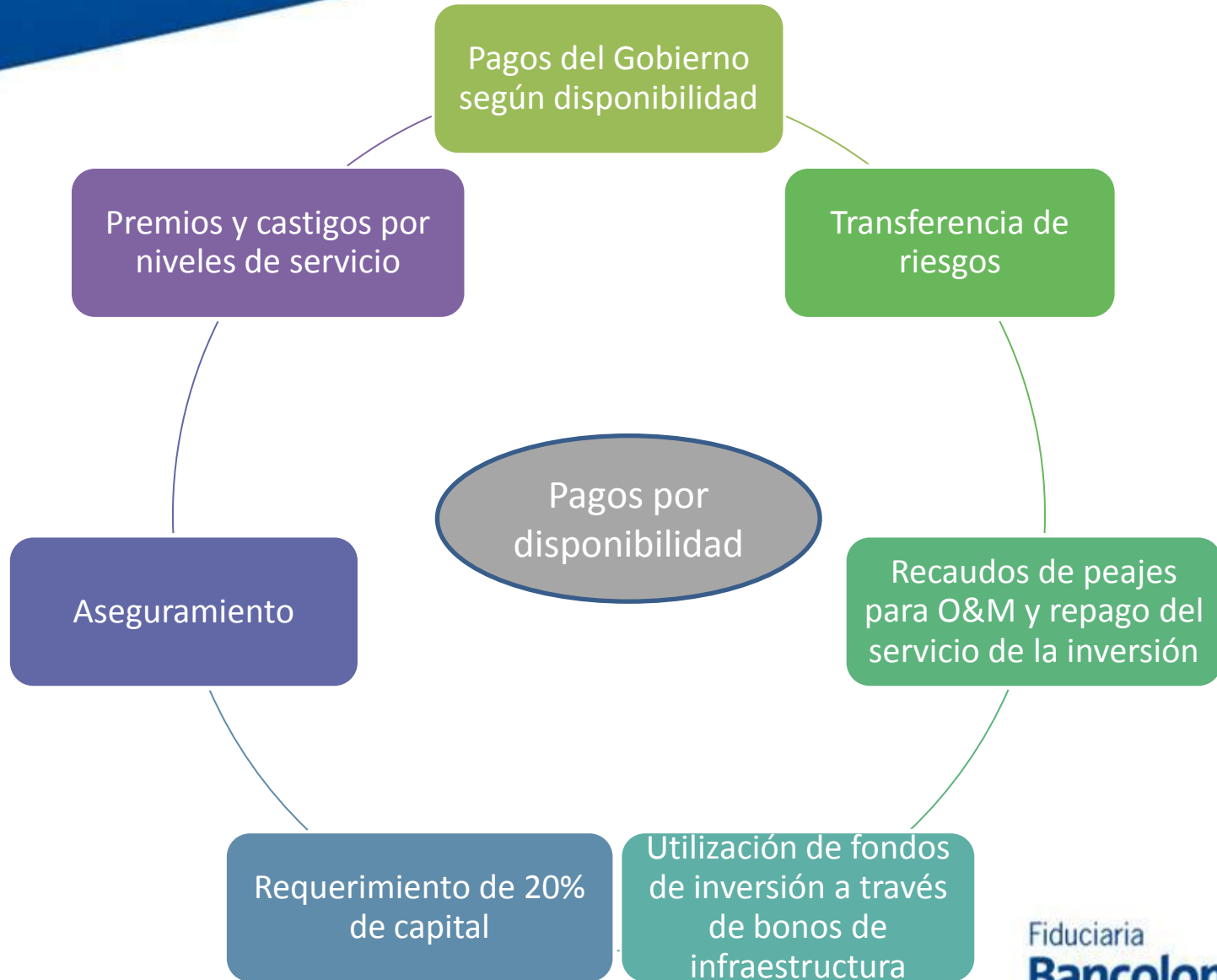
Transferencia de riesgos de construcción y estabilidad al concesionario

Premios/castigos por nivel de servicio

- **Mejorar el Marco regulatorio**

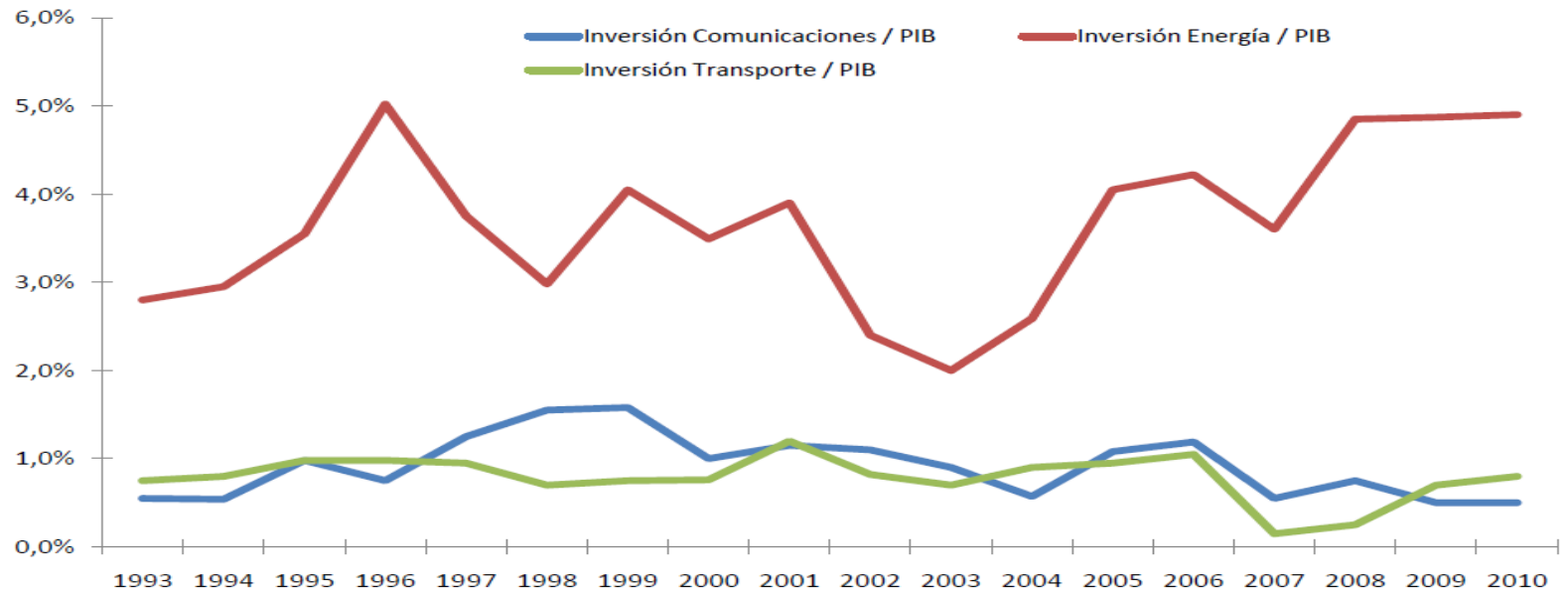
Asociación Público Privada	Ley APP aprobada Enero 2012 Decreto Reglamentario 1467 de Julio de 2012
Predios	Modificación del Código de Procedimiento Civil aprobado en Julio 2012
Consultas Previas	Proyecto de Ley de consultas previas
Licencias Ambientales	Creación de la ANLA Septiembre 2011
Redes de Servicios	En proceso de reglamentación liderado por el DNP

# 1. Concesiones



# 1. Concesiones

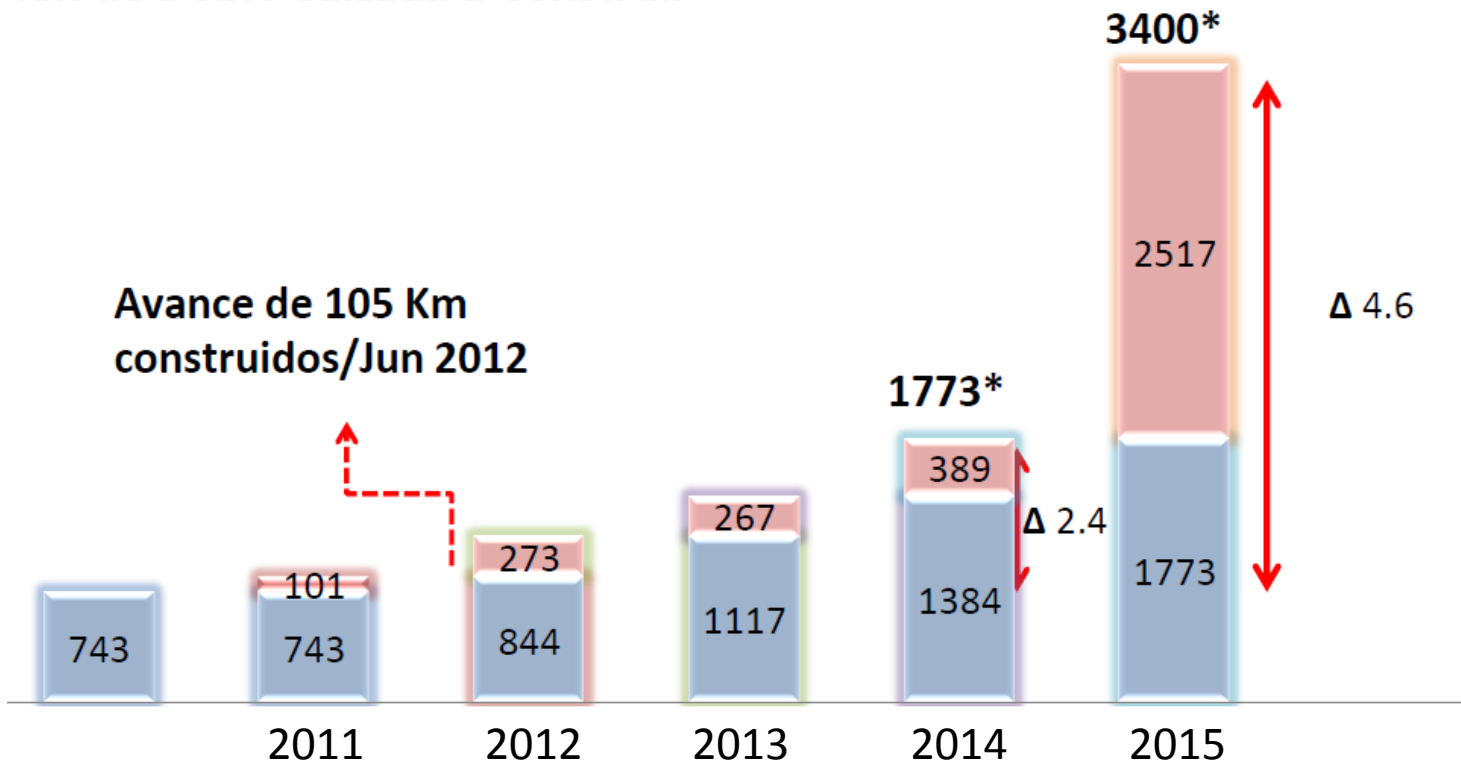
## Inversión por sectores como % del PIB



*Colombia ocupa el lugar 126 en el estado de las vías a nivel mundial, por detrás de la mayoría de los países de la región como Argentina, Perú, Brasil, Chile, Ecuador, México y Uruguay. Este es un indicador que muestra que existe aún un camino importante por recorrer en materia de vías en Colombia.*

# 1. Concesiones

## Km de Doble Calzada a Construir

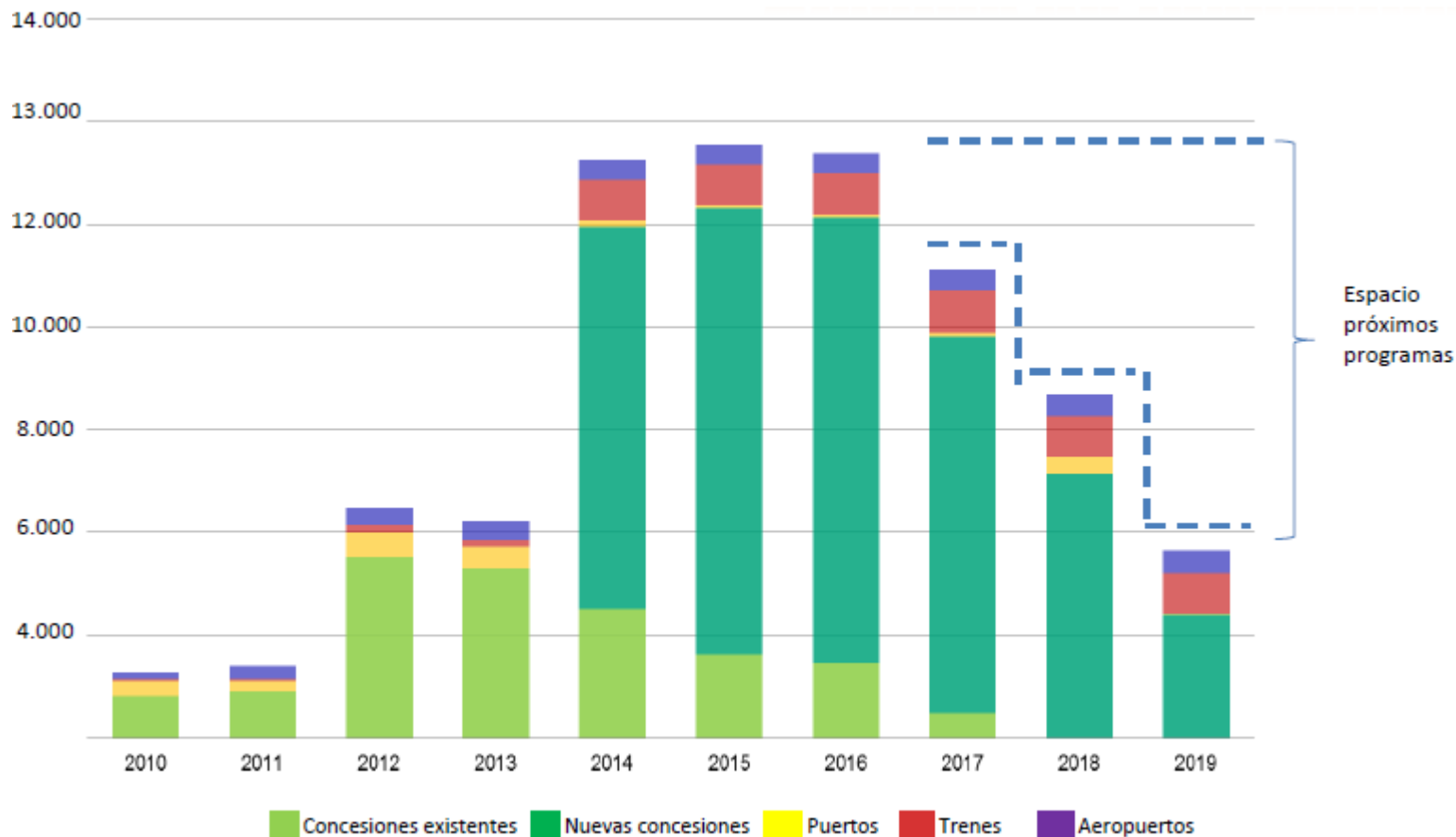


\* Valores Estimados

Fuente: Lanzamiento Cuarta Generación de Concesiones, ANI

# 1. Concesiones

## *Inversión por sector en la cuarta generación*

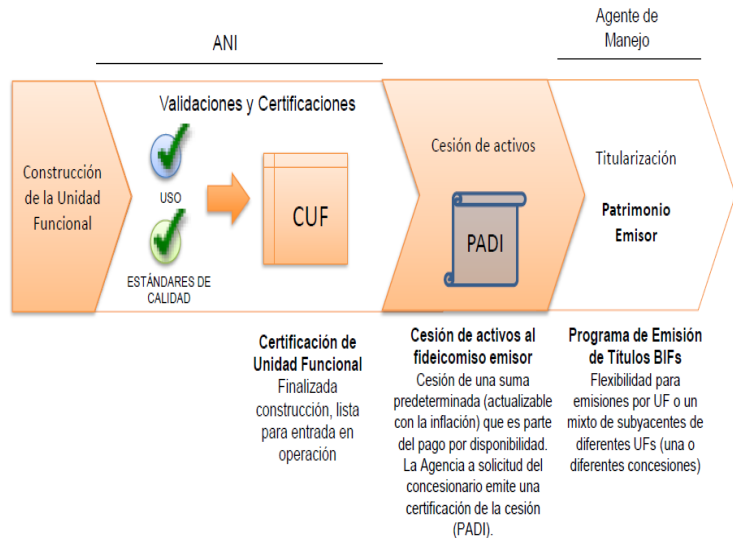
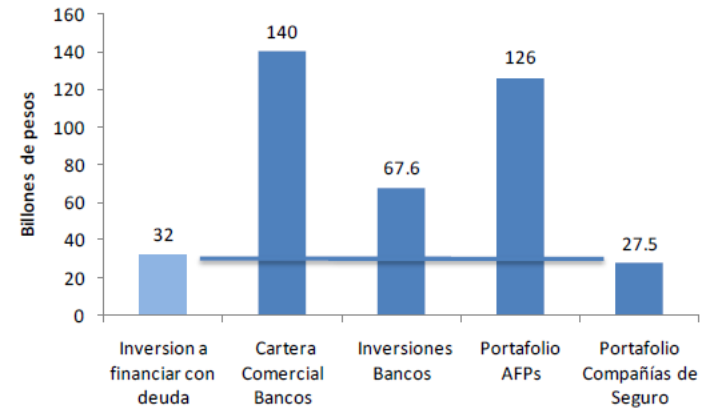
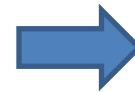


Fuente: Informe Especial Cuarta Generación de Concesiones, Bancolombia - ANI

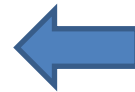
# 1. Concesiones

## Financiación en la cuarta generación

Gran parte de la financiación busca hacerse a través del mercado financiero ya que la cantidad de recursos es **significativa**



Oferta y colocación de los títulos BIFs en el mercado de valores



Esta financiación se hará a través de la emisión de bonos donde el proyecto de infraestructura es el subyacente.

Esto permitirá a los inversionistas tener unos **flujos futuros asegurados** así como **diversificar su portafolio** debido a la innovación en el mercado colombiano que implicaría esta titularización.

Fuente: Informe Cuarta Generación de Concesiones, Banco Mundial

# Índice

## 1. Las concesiones

- a. Surgimiento
- b. Evolución Normativa
- c. Etapas
- d. Primeras Generaciones
- e. Debilidades de las primeras generaciones
- f. Cuarta Generación – Régimen Vigente

## 2. El Fideicomiso en las concesiones

- a. Importancia
- b. Esquema
- c. Beneficios

## 3. Estado actual y proyecciones de infraestructura en Colombia

## 4. Concesiones Aeroportuarias en Colombia

- a. OPAIN – EI DORADO

## 2.El fideicomiso en las concesiones

*El papel de las fiduciarias en las concesiones se evidencia dentro de las obligaciones del concesionario, dictadas por la ley dentro de las cuales se encuentran: **Constituir un Fideicomiso, recaudar los dineros a través de este fideicomiso, suministrar e instalar los equipos requeridos, financiar el proyecto, adquirir los predios y administrarlos a través del fideicomiso.***

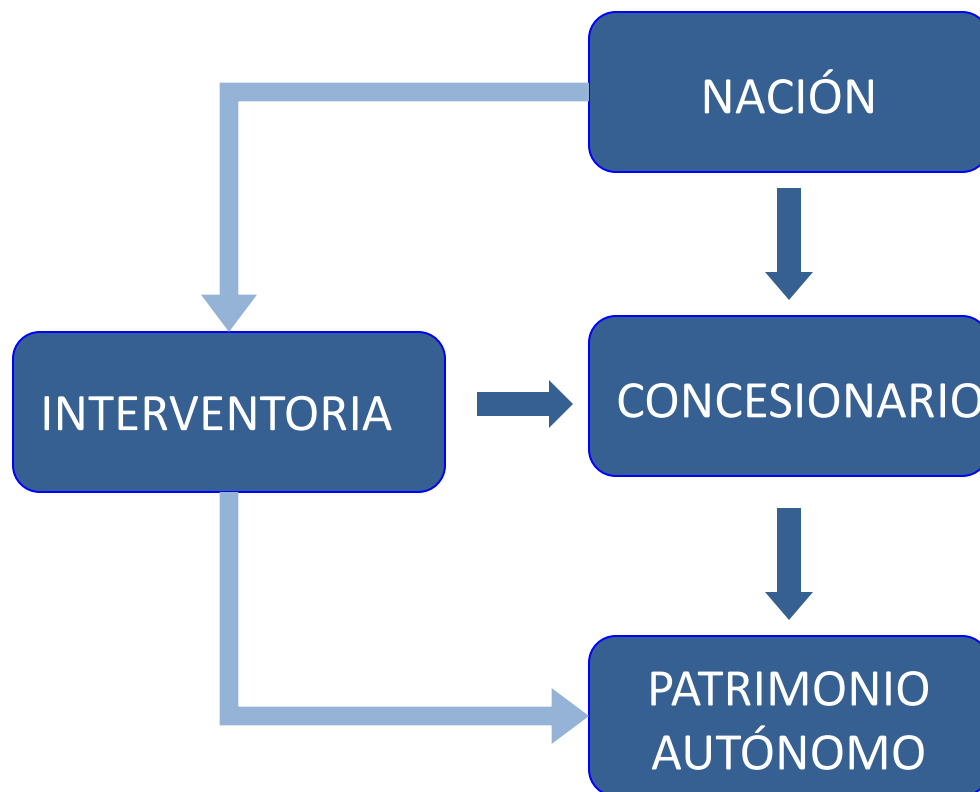
Existen tres razones por las cuales se considera importante el uso de los fideicomisos en las concesiones:

- *Existencia de un administrador de recursos especializado con unos parámetros y una regulación específica brindando confianza a las partes.*
- *Independencia de los recursos ya que existe la figura del patrimonio autónomo.*
- *Se asegura que se utilizarán todos los recursos para obtener la finalidad del contrato.*



## 2.El fideicomiso en las concesiones

### *b. Esquema general*



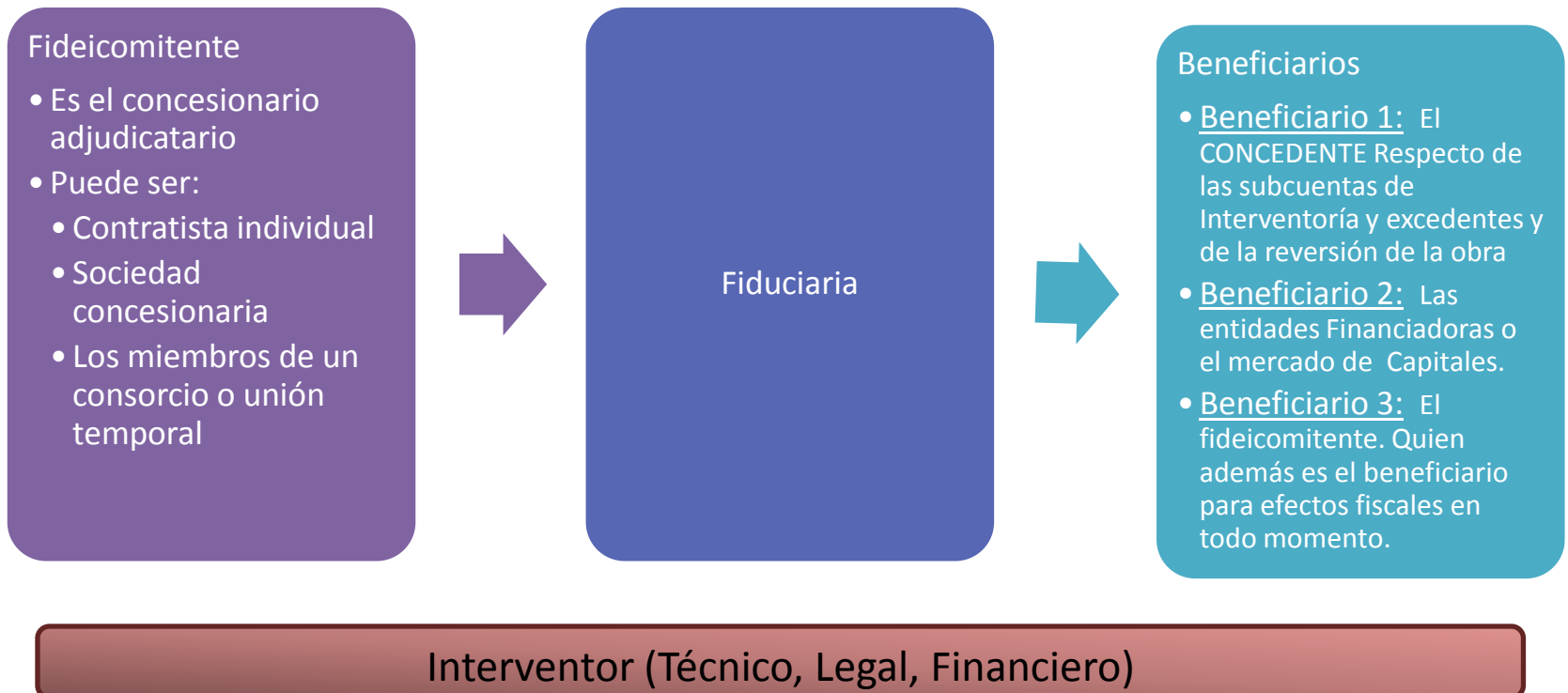
Traslado del dominio transitorio de los recursos Aportados

Traslado de la propiedad de los recursos provenientes del Estado o de particulares.

## 2.El fideicomiso en las concesiones

### Esquema Fiduciario

#### Partes en el Esquema Fiduciario



## 2.El fideicomiso en las concesiones

### Objetivos del Esquema

Asegurar la separación y adecuado registro de los activos del fideicomiso

Soportar la administración de los activos e ingresos del fideicomiso

Servir de centro de imputación contable del proyecto

Permitir el acceso y seguimiento a las fuentes de financiación del proyecto

Administrar todos los recursos de Deuda y capital, así como los recibidos por concepto de ingresos Regulados y no regulados, en el desarrollo del proyecto, de conformidad con lo estipulado en el contrato de concesión.

Satisfacer las necesidades del concesionario respecto a la calidad y agilidad de la información administrada por el fideicomiso.

Proporcionar una herramienta fiduciaria que brinde seguridad frente al pago de las obligaciones del fideicomiso, en favor de los acreedores.

## 2.El fideicomiso en las concesiones

### PRINCIPALES ATRIBUTOS DEL ESQUEMA FIDUCIARIO

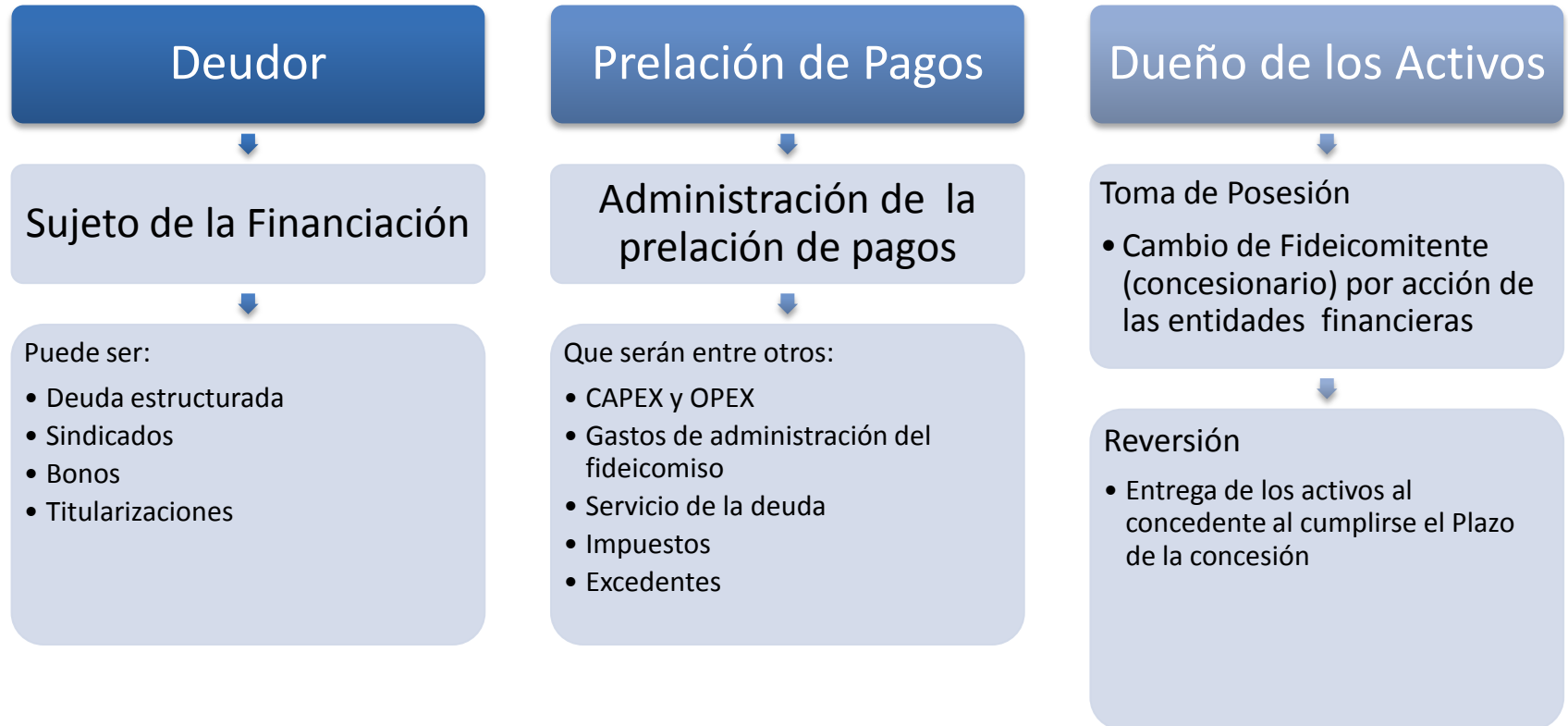


➔ En conclusión, es una herramienta que permite que los interesados en un proyecto, el Estado, los promotores y desarrolladores, los financiadores, y los inversionistas, protejan cada uno sus intereses, confiando la administración del mismo a un tercero que con su gestión profesional ejecute los recursos bajo reglas establecidas en el contrato fiduciario.

## 2.El fideicomiso en las concesiones

### Esquema Fiduciario

#### El Fideicomiso como garantía y Fuente de Pago



## 2.El fideicomiso en las concesiones

### Fuentes / Usos según Etapas

- Ingresos brutos
- Equity
- Rendimientos Financieros



Etapa Previa

- Ingresos Brutos
- Deuda
- Equity
- Rendimientos Financieros



Etapa de construcción

- Ingresos Brutos
- Rendimientos Financieros



Etapa Mantenimiento

- Pólizas de seguros y garantías
- Fiducia
- Interventoría
- Contraprestación
- Operación
- Mantenimiento

- Pólizas de seguros y garantías
- Deuda (k + i)
- Fiducia
- Construcción
- Operación
- Interventoría
- Mantenimiento
- Contraprestación

- Pólizas de seguros y garantías
- Fiducia
- Deuda (k + i)
- Interventoría
- Mantenimiento
- Contraprestación

## 2.El fideicomiso en las concesiones

### Beneficios del Fideicomiso de Concesión

#### Para el Concesionario

- Ofrecimiento de garantías para obtención de financiación
- Protección de los activos sometidos al proyecto concesionado (aislamiento)
- Traslado de actividades operativas al fideicomiso
- Inversión profesional de los recursos

#### Para el Concedente (Entidad Estatal)

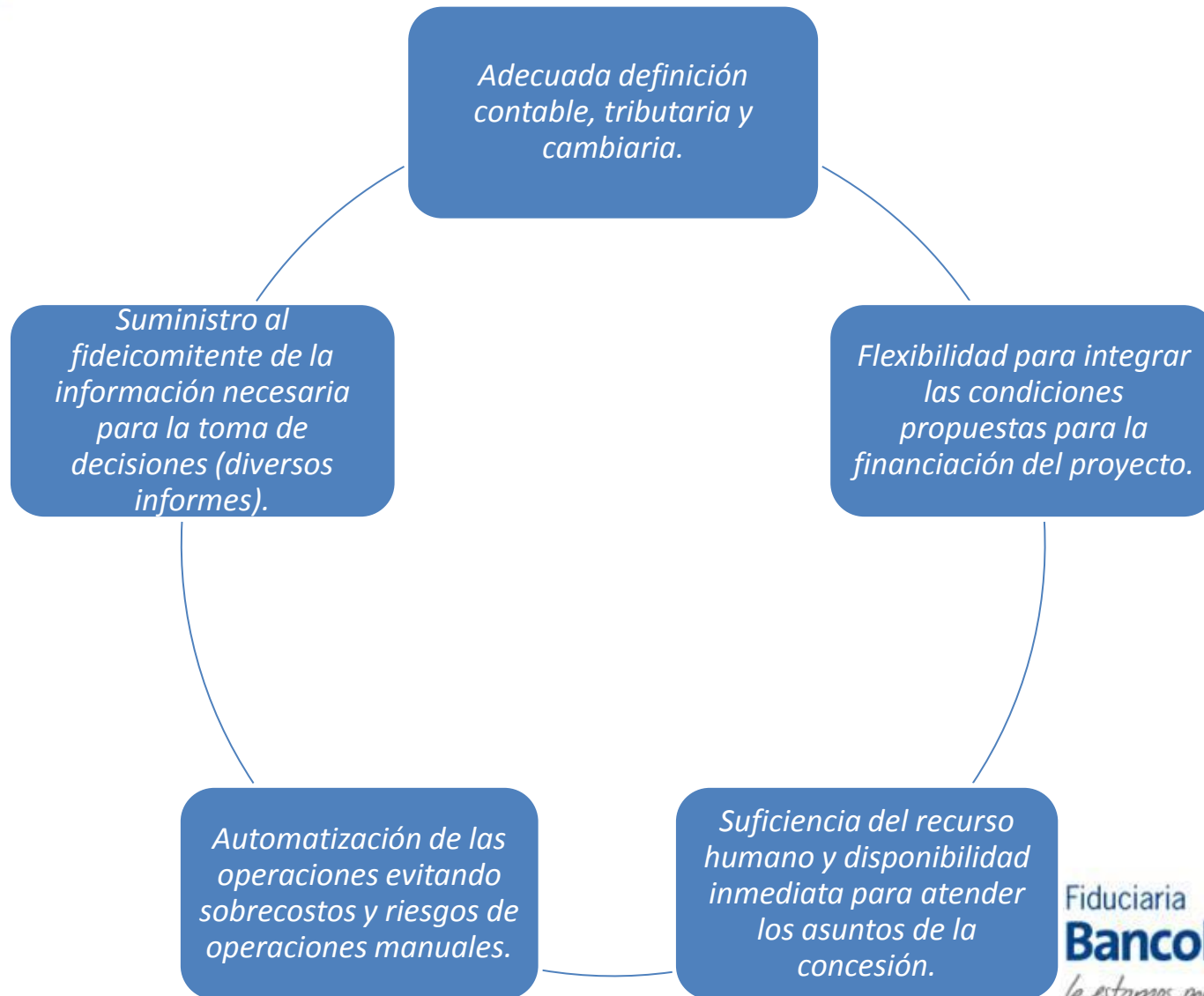
- Focalización de los activos en un ente que facilita el control y monitoreo de las actividades propias de la concesión
- Registro de los movimientos de los recursos en cabeza del fideicomiso
- Inversión de los recursos con criterios de disponibilidad, seguridad y rentabilidad conforme a la reglamentación legal.
- Información integral del proyecto para toma de decisiones

#### Para las entidades financieras y el mercado de valores

- Seguridad
- Aislamiento patrimonial
- Canalización de recursos
- Priorización dentro de la cascada de pagos
- Posibilidad de realizar toma de posesión
- Recibir señales de alerta respecto de los recursos para el servicio de la deuda
- Ofrecimiento de información relevante en relación con el comportamiento de las garantías y fuentes

## 2.El fideicomiso en las concesiones

### *Otros beneficios derivados del uso del fideicomiso*





# Índice

## 1. Las concesiones

- a. Surgimiento
- b. Evolución Normativa
- c. Etapas
- d. Primeras Generaciones
- e. Debilidades de las primeras generaciones
- f. Cuarta Generación – Régimen Vigente

## 2. El Fideicomiso en las concesiones

- a. Importancia
- b. Esquema
- c. Beneficios

## 3. Estado actual y proyecciones de infraestructura en Colombia

## 4. Concesiones Aeroportuarias en Colombia

- a. OPAIN – EL DORADO

## 3. Infraestructura

### *a. Historia reciente y Estado actual de las vías en Colombia*

*Actualmente existe en Colombia el conocimiento general del rezago en infraestructura que presenta el país. A pesar de esto, es importante resaltar que en los últimos años se ha presentado un incremento importante de la infraestructura vial en Colombia.*

*Estos aumentos en infraestructura física de igual forma deben ser medidos en términos de los cambios que estos representan en funcionalidad para quienes usan esta estrategia en pro del desarrollo económico del país.*

<b>Año</b>	<b>2000</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>
<i>Corredores Viales</i>	11	21	27
<i>Km Concesionados</i>	2002	3644	10700
<i>Doble Calzada (Km)</i>	50	860	2280

Fuente: DNP

## 3. Infraestructura

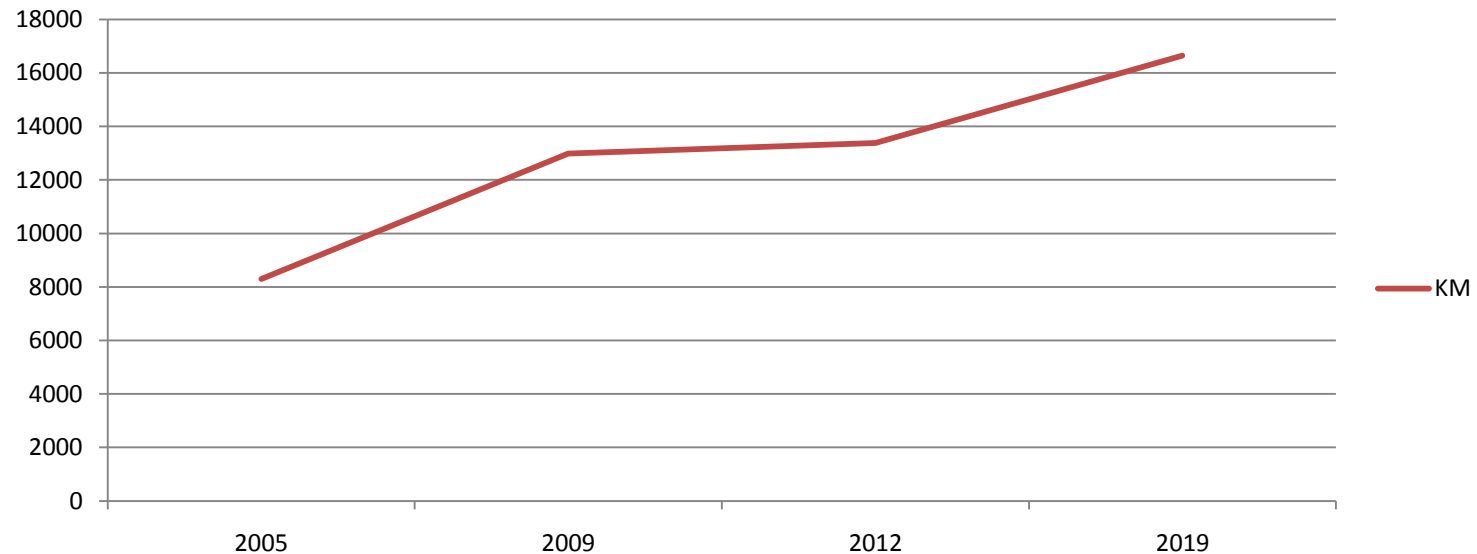
### *b. Proyecciones*

*Cuando se habla proyecciones en infraestructura siempre es importante fijar los PLAZOS de estas proyecciones con el fin de medir los resultados de una manera eficiente, en este caso se mostrarán las proyecciones hechas por el gobierno para los años 2018 y 2019 principalmente en infraestructura vial.*

*A continuación se muestran algunos de los datos más importantes de manera general en términos de proyecciones para 2014 y 2018 acerca de transporte tanto carretero como ferroviario y aéreo.*

## 3. Infraestructura

### Km de vías pavimentadas

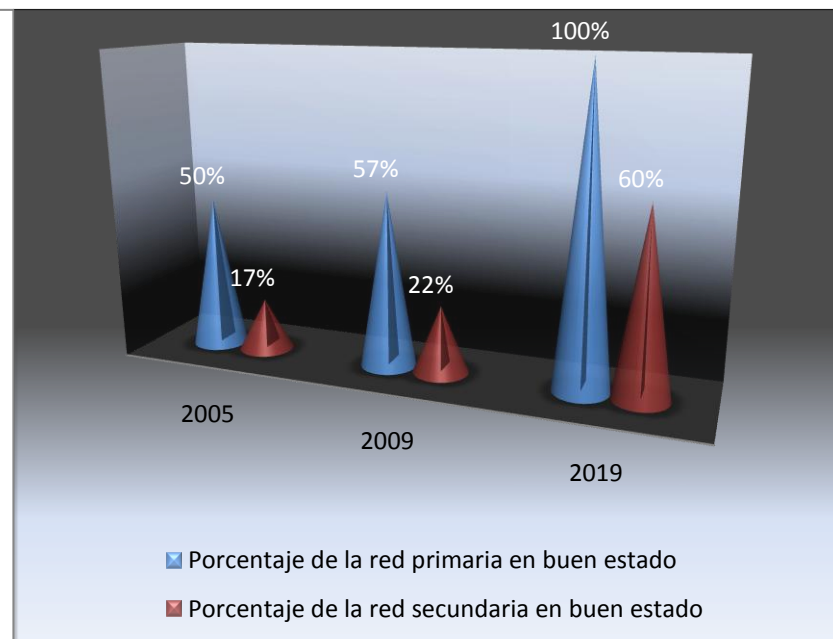
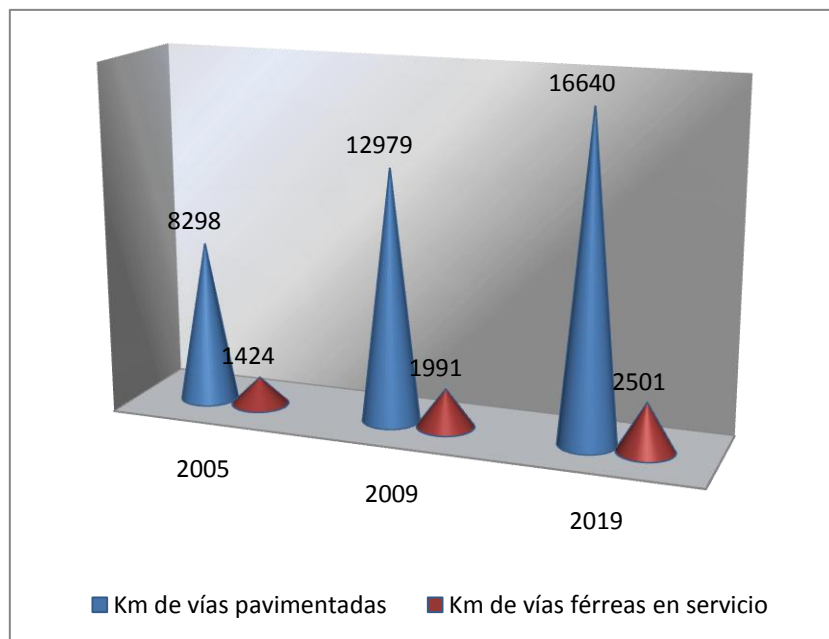


*El gráfico muestra de manera más específica la evolución esperada de los kilómetros de vías pavimentadas proyectadas por el gobierno nacional para 2019 y 2020. Estas proyecciones se basan en la entrada en vigencia de los proyectos de la 4G por valor aproximado de 40 billones de pesos.*

Fuente: DNP

### 3. Infraestructura

# Vías Terrestres

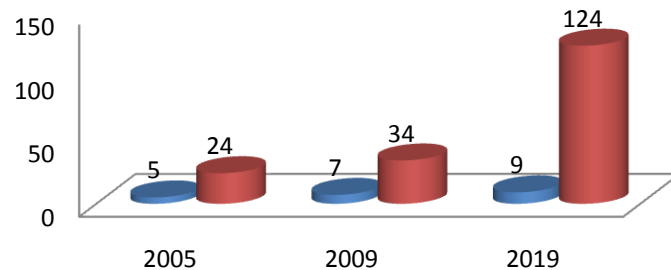


Año	2005	2009	2019
Km de vías pavimentadas	8,298	12,979	16,640
Km de vías férreas en servicio	1,424	1,991	2,501
Porcentaje de la red primaria en buen estado	50%	57%	100%
Porcentaje de la red secundaria en buen estado	17%	22%	60%

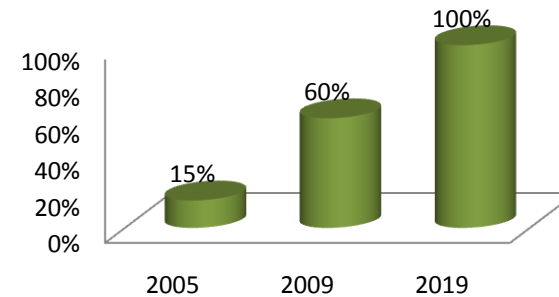
Fuente: DNP

### 3. Infraestructura

# Infraestructura Integral



■ Ciudades con Sistemas Integrados de Transporte Masivo  
■ Aeropuertos Regionales



■ Principales aeropuertos operando con óptimo servicio

Año	2005	2009	2019
Ciudades con Sistemas Integrados de Transporte Masivo	5	7	9
Principales aeropuertos operando con óptimo servicio	15%	60%	100%
Aeropuertos Regionales	24	34	124

Fuente: DNP

# Índice

## 1. Las concesiones

- a. Surgimiento
- b. Evolución Normativa
- c. Etapas
- d. Primeras Generaciones
- e. Debilidades de las primeras generaciones
- f. Cuarta Generación – Régimen Vigente

## 2. El Fideicomiso en las concesiones

- a. Importancia
- b. Esquema
- c. Beneficios

## 3. Estado actual y proyecciones de infraestructura en Colombia

## 4. Concesiones Aeroportuarias en Colombia

- a. OPAIN – EL DORADO

# Concesiones aeroportuarias en Colombia

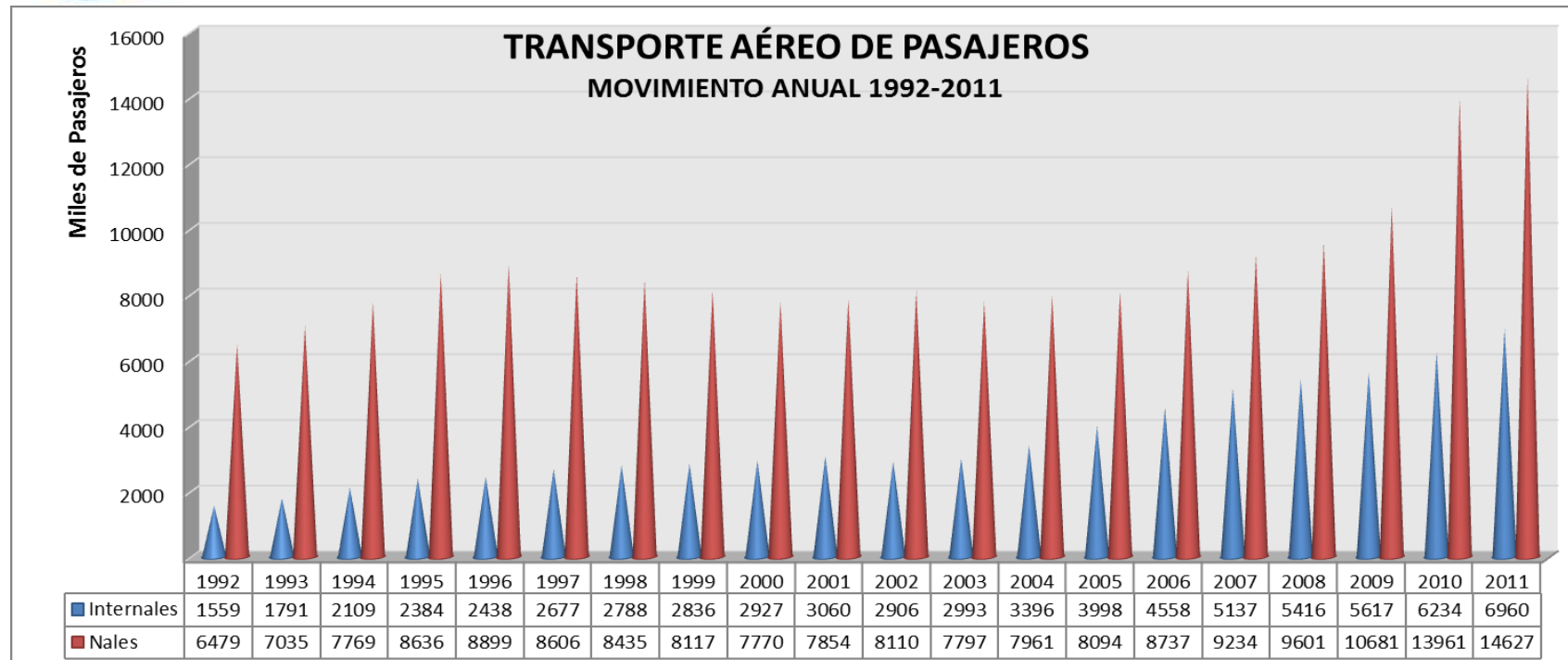
## Movimiento de pasajeros por aeropuerto - 25 principales

N o	Aeropuerto	%Part
1	<b>BOGOTA - ELDORADO</b>	<b>49.1%</b>
2	RIONEGRO - JOSE M. CORDOVA	9%
3	CALI - ALFONSO BONILLA ARAGON	7.8%
4	CARTAGENA - RAFAEL NUÑEZ	5.2%
5	BARRANQUILLA-E. CORTISSOZ	4.0%
6	BUCARAMANGA - PALONEGRO	3.1%
7	SAN ANDRES-GUSTAVO ROJAS PINILLA	2.6%
8	MEDELLIN - OLAYA HERRERA	2.3%
9	PEREIRA – MATECAÑAS	2.1%
10	SANTA MARTA - SIMON BOLIVAR	2.1%
11	CUCUTA - CAMILO DAZA	1.9%
12	MONTERIA - LOS GARZONES	1.4%
13	EL YOPAL	0.8%

N o	Aeropuerto	%Part
14	VALLEDUPAR-ALFONSO LOPEZ P.	0.7%
15	NEIVA - BENITO SALAS	0.7%
16	ARMENIA - EL EDEN	0.70%
17	QUIBDO - EL CARAÑO	0.7%
18	PASTO - ANTONIO NARIÑO	0.6%
19	MANIZALES - LA NUBIA	0.5%
20	BARRANCABERMEJA-YARIGUIES	0.5%
21	IBAGUE - PERALES	0.4%
22	CREPA	0.4%
23	LETICIA-ALFREDO VASQUEZ COBO	0.4%
24	ARAUCA - SANTIAGO PEREZ QUIROZ	0.3%
25	VILLAVICENCIO	0.4%
26	OTROS	2.6%



## 4. Aeropuertos



Fuente: Aerocivil

*El transporte aéreo en Colombia ha tenido un aumento significativo en los últimos años, esto se ha debido en parte al aumento de la demanda pero por otro lado ha influido el mejor desempeño de cada uno de los aeropuertos en su operatividad.*

# Concesiones aeroportuarias en Colombia

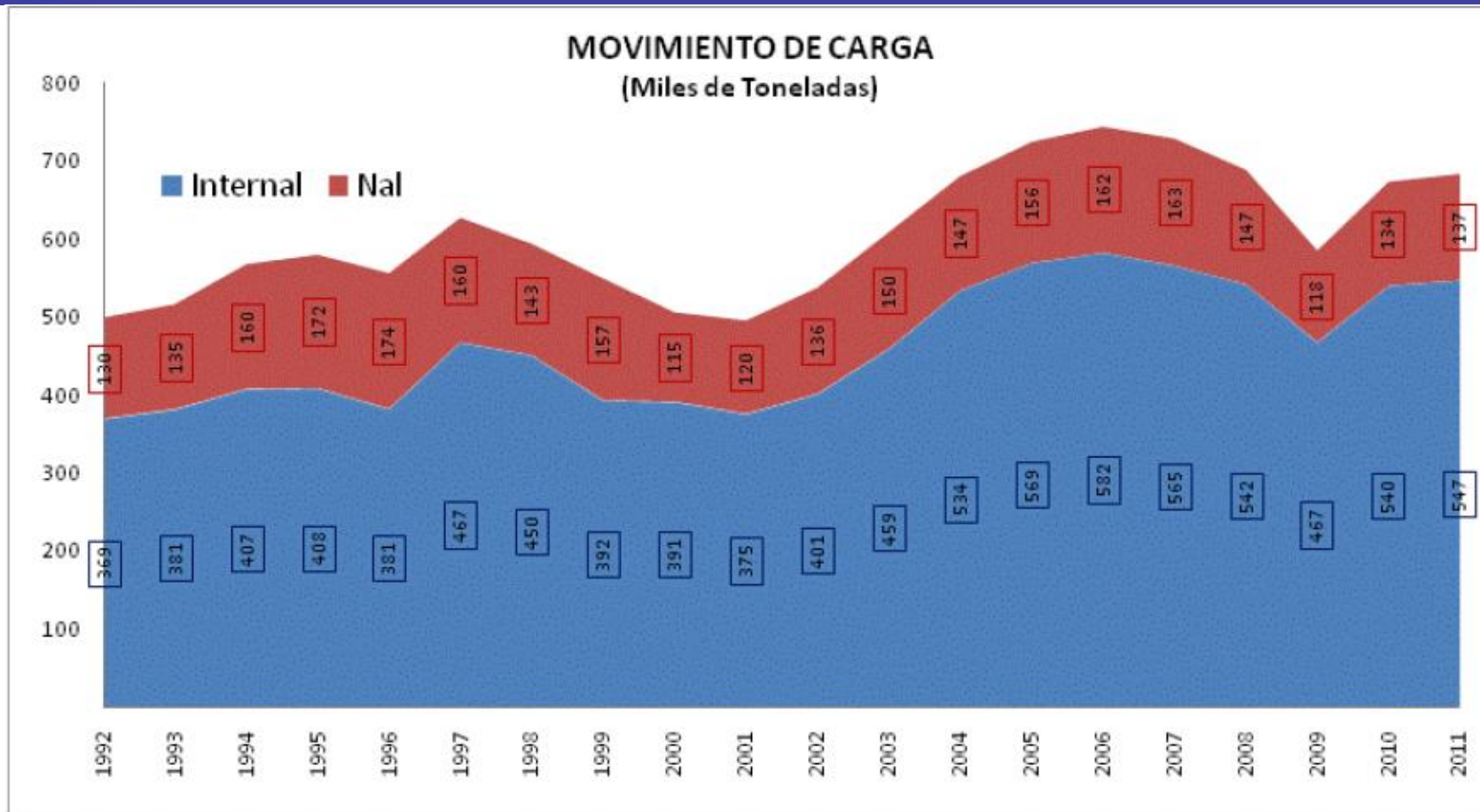
## MOVIMIENTO DE CARGA Y CORREO (TONELADAS) POR AEROPUERTO - 25 PRINCIPALES

Nº	Aeropuerto	%Part
1	<b>BOGOTA - ELDORADO</b>	<b>68.5%</b>
2	RIONEGRO - JOSE M. CORDOVA	11.6%
3	CALI - ALFONSO BONILLA ARAGON	3.8%
4	BARRANQUILLA-E. CORTISSOZ	3.1%
5	LETICIA	1.6%
6	SAN ANDRES ISLAS	1.1%
7	CARTAGENA	0.8%
8	EL YOPÁL	0.8%
9	VILLAVICENCIO	0.5%
10	MITU	0.5%
11	SAN JOSE DEL GUAVIARE	0.4%
12	CUCUTA	0.4%
13	PUERTO CARRENO	0.4%

Nº	Aeropuerto	%Part
14	MEDELLIN	0.4%
15	BUCARAMANGA	0.3%
16	MONTERIA	0.3%
17	PEREIRA	0.3%
18	SANTAMARTA	0.2%
19	ARAUCA	0.2%
20	PUERTO INIRIDA	0.2%
21	QUIBDO	0.2%
22	FLORENCIA	0.1%
23	<b>PUERTO GAITAN</b>	0.1%
24	SOLANO	0.1%
25	PASTO	0.1%
26	OTROS	1.9%

# Concesiones aeroportuarias en Colombia

## Movimiento de carga



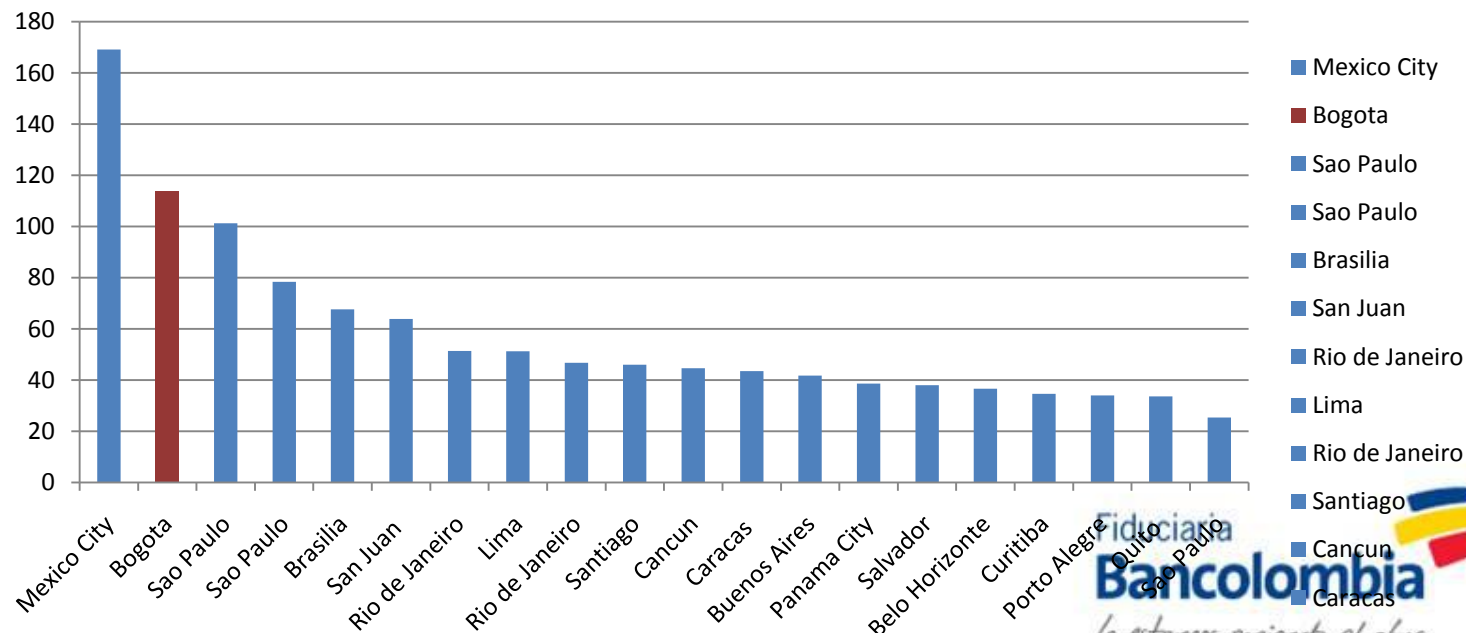
# Concesiones aeroportuarias en Colombia

## Aeropuertos de mas alto crecimiento en Latinoamerica y el Caribe

- ➔ El Aeropuerto el Dorado es el segundo Aeropuerto en Latinoamérica en tráfico de pasajeros y el primero en carga.
- ➔ En los últimos 10 años ha registrado un crecimiento del 160% en el tráfico de pasajeros, pasando de 7,2 millones en el 2000 a 18,9 millones en el 2010.
- ➔ Según las proyecciones de la Aerocivil, se estima que siga la tendencia creciente.

### Vuelos totales

Aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros – Cifras a 2011



# Concesiones aeroportuarias en Colombia



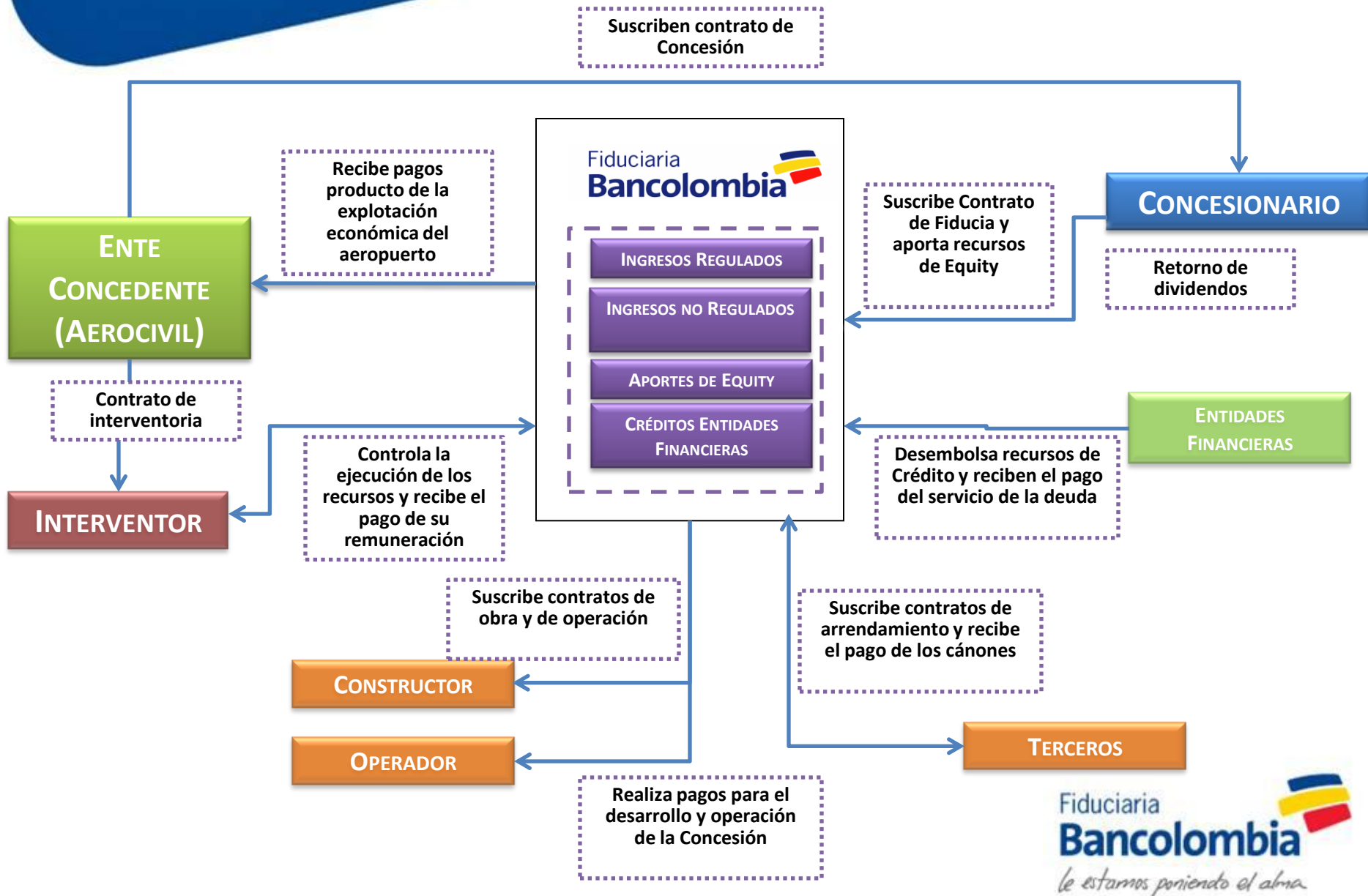
*El proyecto consiste en la modernización y expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá. En 2006 la Aerocivil otorgó a Opain dicha concesión.*

*El contrato prevé la creación de un **fideicomiso** al cual Opain deberá transferir todos los recursos provenientes de deuda y capital así como aquellos derivados de la operación de El Dorado.*

- **EL PROYECTO:** administración, operación, explotación comercial, mantenimiento, modernización y expansión del aeropuerto internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.
- **ALTERNATIVA DE VINCULACIÓN DE CAPITAL:** Mediante el sistema de Concesión.
- **DURACIÓN:** Entre 15 y 20 años.
- **CONTRAPRESTACIÓN:** 46.16% del ingreso bruto semestral.
- **INGRESOS DEL CONCESIONARIO:** Se transfieren todos los ingresos de El Dorado, excepto los derechos de pista ( CODAD) y los ingresos por servicios aeronáuticos (aerocivil).
- **MONTO ESTIMADO DE LAS OBRAS:** US \$ 500 Millones

# 4. Aeropuertos

## Esquema Fiduciario



## 4. Aeropuertos

### ***Rol de Fiduciaria Bancolombia***

Asegurar la separación y adecuado registro de los activos del fideicomiso

Soportar la administración de los activos e ingresos del fideicomiso

Servir de centro de imputación contable del proyecto

Permitir el acceso y seguimiento a las fuentes de financiación del proyecto

Administrar todos los recursos de Deuda y capital, así como los recibidos por concepto de ingresos Regulados y no regulados, en el desarrollo del proyecto, de conformidad con lo estipulado en el contrato de concesión.

Satisfacer las necesidades del concesionario respecto a la calidad y agilidad de la información administrada por el fideicomiso.

Proporcionar una herramienta fiduciaria que brinde seguridad frente al pago de las obligaciones del fideicomiso, en favor de los acreedores.

Realizar los pagos oportunos a las entidades por las cuales la empresa Opain lleva a cabo la financiación de este proyecto, sirviendo así como un vehículo de confianza y garantía.

- ***Por último, unas reflexiones...***

Dentro del marco regulatorio de sus países, ¿cómo advierten que el vehículo tenga aplicación?

Consideran que este esquema fiduciario contribuye con el desarrollo de los vehículos de Participación Público Privada

¿Considera que los parámetros establecidos para las Concesiones de Cuarta Generación tendrán impacto en el desarrollo del Fideicomiso?

¿Cuales son las ventajas y desventajas frente a la transferencia de activos al Fideicomiso?

¿Qué ventajas y que desventajas aprecia de tener la Unidad de Gestión en las Instalaciones del Fideicomitente?

¿Qué mejoras propondrían al esquema de concesión aeroportuaria?

¿Qué sectores de la economía de sus países consideran que estos esquemas tienen aplicación? ¿en cuales sectores esquemas como estos han sido exitosos en sus países?

¿De la evolución de las concesiones en Colombia, como ven el desarrollo de la infraestructura en sus países?

Que otras modalidades de financiamiento para las concesiones considera pueden ser utilizadas a través del vehículo fiduciario?



# Contacto

Juan David Correa Solórzano  
Presidente Fiduciaria Bancolombia  
[jucorrea@bancolombia.com.co](mailto:jucorrea@bancolombia.com.co)

GRACIAS!